# 14 DODGE 1500
## MEDIANO IDEAL PARA LA FAMILIA





**DODGE 1500**
**AÑO 1972**
MOTOR 1.5 LITRO
DE 71 CABALLOS

Clarín X

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

# DODGE 1500

14







DODGE 1500

# ATRACTIVA FIGURA, MECÁNICA ROBUSTA

Sus líneas llamaban la atención de todo el mundo cuando llegó a las calles argentinas en 1971. La forma de la trompa, pero sobre todo de la cola, fueron sus inmediatos sellos distintivos. Su motor fue apreciado con el tiempo.




1500



DODGE 1500 SPL AÑO 1975.



## DODGE 1500

# CRISOL DE RAZAS

**Algunos opinaron que se trataba de una versión pequeña de los típicos autos grandes norteamericanos de la época. Pero si bien la empresa que empezó a fabricarlo en la Argentina era de origen estadounidense, las raíces del modelo eran británicas. Finalmente fue fabricado por la firma alemana Volkswagen, cuando ésta adquirió Chrysler.**

Cuando fue presentado, a comienzos de la década del setenta, el Dodge 1500 hizo mucho ruido. Primero, por el suspenso que Chrysler había impuesto en el público en las semanas previas a ese 12 de agosto de 1971, en una acción de marketing planeada al detalle y que había hecho crecer la expectativa en buena forma. Pero también porque la novedad, una vez ya develada, era un auto que se diferenciaba de los llamados "americanos" que en aquellos tiempos conformaban el mercado nacional.

Por supuesto que la gente tenía perfectamente claro que el vehículo estaba fabricado por Chrysler, una de las tres grandes firmas de los Estados Unidos. Pero había algo que no encajaba: sus dimensiones contenidas. Acostumbrados todos al Dodge Coronado, por ejemplo, un coche de 5 metros de largo, el 1500 llegaba con poco más de 4 m, una diferencia sustancial. Otra cosa extraña era que sus líneas no parecían las de un producto con orígenes norteamericano. Pese a todo, en definitiva el 1500 no era un grande reducido a la fuerza en dimensiones para pasar a ocupar otro segmento, pero tampoco el sucesor del Siam Di Tella.

## CONFUSIÓN INICIAL

La asociación entre el 1500 y el Siam Di Tella -ícono de los taxis porteños- fue un error que se remonta a sus orígenes. El Siam era un Riley inglés, y como inmediatamente se supo que el Dodge 1500 tenía, también, ascendencia británica, rápidamente circuló la errónea idea de que entre ambos había una relación, en realidad inexistente. El 1500 fue la versión criolla del Hillman Avenger, que nada tenía que ver con los Morris o MG producidos acá por Siam. Lo cierto es que Chrysler efectivamente necesitaba entrar en segmentos inferiores a aquellos en los que ya participaba y adoptó este modelo que, gracias a obtener la licencia correspondiente, podía llegar a la Argentina siendo fabricado con marca norteamericana.

No le quedaba otra a Chrysler que hacerlo de esa manera. Pero, lejos de avergonzarse por haber recurrido a un producto de origen foráneo, con el tiempo probó que su decisión fue totalmente acertada. El 1500 pasó a ser uno de los preferidos de la clase media, convirtiéndose en uno de los modelos líderes en el segmento de los medianos-chicos. A fin de cuentas, terminaría siendo ofrecido en los concesionarios durante casi dos décadas.




## ÉXITO FINAL

En el momento de su aparición, la forma de su carrocería llamaba mucho la atención. Acá el Renault 12 quizás haya sido el que inauguró ese concepto de cola alta y trompa baja. Había espacio para seguir insistiendo y Chrysler lo olfateó muy bien. Tanto fue el éxito del 1500 que hasta sobrevivió a la desaparición de Chrysler, cuando acá la compañía norteamericana fue adquirida por Volkswagen a fines de los setenta. La marca alemana continuó su fabricación; ¡cómo no aprovechar su bien ganado prestigio! Primero lo produjo con marca Dodge y unos años después directamente le puso en la trompa su propio logotipo VW, pasando a ser el Volkswagen 1500. Con la robustez de su mecánica como carta de presentación, durante esta segunda etapa -en la que más unidades se produjeron- el modelo agregó otro éxito, logrado en las pistas de carrera, en la joven categoría TC2000 y con Guillermo "Yoyo" Maldonado como estandarte. El 1500 supo unir, por qué no, a cuatro países: Inglaterra, Estados Unidos, Argentina y Alemania. A la luz de la historia, sólo un modelo de fuste podía lograr tal conjunción de estilos e improntas. Y el "Milqui" (apócope de Mil quinientos) sin duda alguna, lo fue.





# DOS DÉCADAS DE ÉXITOS

Entre 1971 y 1990 en la Argentina se vendieron más de 185 mil unidades del 1500.



## ESPECIFICACIONES

**» Modelo**
Dodge 1500 año 1972

**» Años de producción**
1971-1978 (primera generación).

**» Motor**
Naftero, cuatro cilindros en línea, delantero, longitudinal.

**» Cilindrada**
1.498 cc.

**» Carburador**
Stromberg CDS 150.

**» Potencia**
72 CV (5.400 r.p.m.).

**» Transmisión**
Manual de cuatro marchas más reversa.

**» Tracción**
Trasera.

**» Suspensión**
Delantera independiente, McPherson, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos; trasera de eje rígido, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

**» Frenos**
Delanteros de discos, traseros de tambor.

**» Velocidad máxima**
144 km/h.

# FIGURA EXTERIOR

**Primer mediano fabricado acá por una marca norteamericana, adoptaba el concepto de cola alta y trompa baja que recién se estaba imponiendo. Su diseño fue punto destacado de entrada.**

**1.** Típica trompa con paragolpes cromados que luego sufrió ciertos cambios.

**2.** Óptica delantera izquierda.

**3.** Óptica trasera izquierda protegida por la defensa del paragolpes.

**4.** Tapa de combustible, también cromada.

**5.** Insignia del modelo sobre la parrilla.

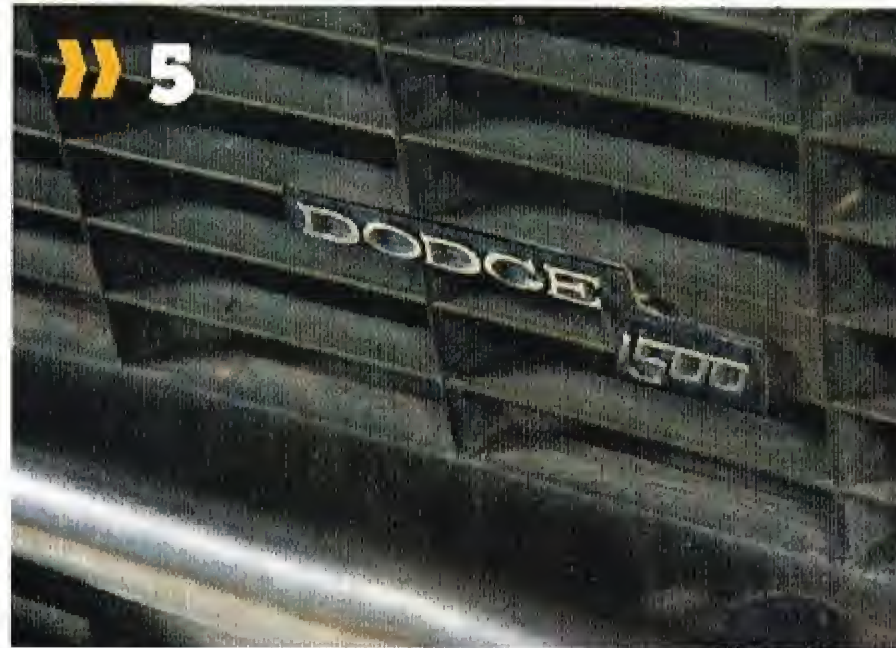
**6.** El baúl tenía aceptable capacidad.















# EL HABITÁCULO

**Pese a sus medidas, más pequeñas si se las compara con los grandes "lanchones" de la época, tenía buen espacio interior, apto para hasta cinco pasajeros. La contra: sus respaldos delanteros no reclinables.**

**7.** Vista de todo el frente del habitáculo; notar detalles símil madera.

**8.** Las butacas delanteras no eran reclinables.

**9.** Banco trasero para llevar hasta tres personas apretadas.

**10.** Consola central con gaveta y freno de mano; la palanca, por fuera.

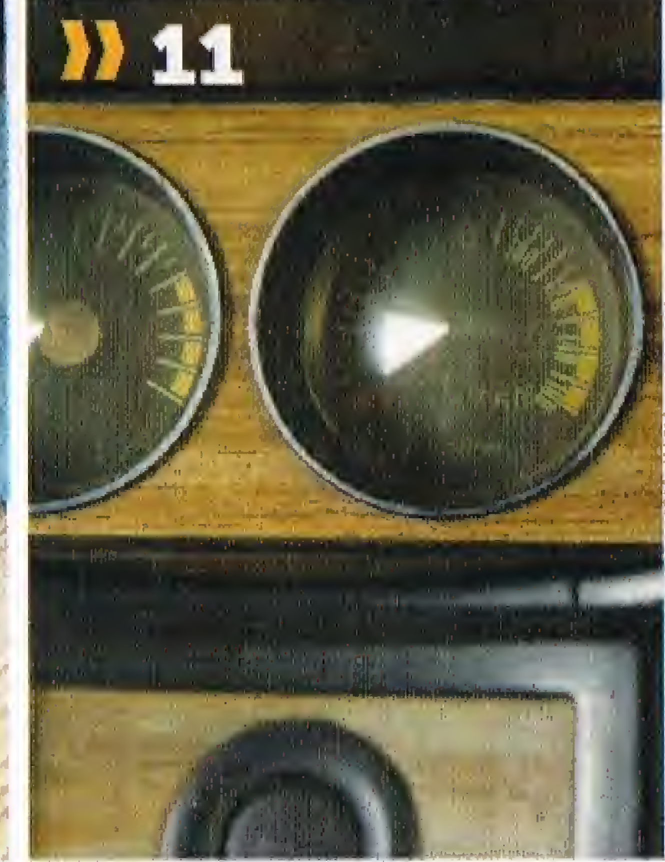
**11.** Particulares esferas en punta en instrumental del tablero.

**12.** Radio debajo de mandos de calefacción.













# BAJO EL CAPÓ

**El 1.500 cc que daba nombre al modelo era un clásico cuatro cilindros en línea de origen inglés. De disposición longitudinal, su árbol de levas no era a la cabeza, sino lateral. Se destacó por su gran robustez.**



# EL AUTO DE LAS DOS MARCAS

La vida del 1500 en la Argentina está definitivamente marcada por dos etapas. El Dodge que se popularizó en la clase media, como un vehículo confiable y rendidor, tiene en realidad un antecedente en el Hillman Avenger, un mediano británico que Chrysler usó para entrar en el mercado europeo. Ya consolidado en el mercado argentino, las versiones del 1500 no tardaron en llegar. Una versión deportiva como el GT90 o el GT100 (ya sin motor 1500) o la versión rural. Finalmente, la compra de Chrysler por parte de Volkswagen determinó el inicio de la segunda etapa: el logo de VW en la parrilla del 1500, ya con una imagen más acorde a los años '80.



## HILLMAN AVENGER

**» Años**
1970-1981

**» Potencia**
75 HP (5.400 r.p.m.)

**» Motor**
Cuatro cilindros en línea

**» Transmisión**
Manual de cuatro marchas

**» Cilindrada**
1.498 cc

**» Velocidad máxima**
146 km/h

Quizás este nombre no resulte familiar para el público argentino, pero a simple vista puede verse que es el modelo que sirvió como base para la fabricación del 1500 local. Hillman era una marca británica controlada por el grupo Chrysler que fabricaba este modelo llamado Avenger. En Inglaterra estaba disponible como dos o cuatro puertas, pero aquí solo se fabricaba de cuatro, tipo sedán, y con cambios en los faros traseros.

## RURAL

**» Años**
1978-1980

**» Potencia**
93 HP (4.900 r.p.m.)

**» Motor**
Cuatro cilindros en línea

**» Transmisión**
Manual de cuatro marchas

**» Cilindrada**
1.798 cc

**» Velocidad máxima**
153 km/h

Una versión muy esperada, pero que a la vez generó cierta resistencia porque cambiaba la figura original y las proporciones del 1500. Se vendió entre 1978 y 1980, en coincidencia con los mejores años de venta del sedán. Bajo el ala de Volkswagen, posteriormente, también hubo una versión familiar como ésta.



## GT 90



» **Años**
1973-1975

» **Motor**
Cuatro cilindros en línea

» **Cilindrada**
1.498 cc

» **Potencia**
90 HP (5.600 r.p.m.)

» **Transmisión**
Manual de cuatro marchas

» **Velocidad máxima**
157 km/h

Una versión deportiva, llamada de esa manera a partir de sus 90 caballos de potencia. Tenía la particularidad de los colores de la carrocería en dos tonos, al estilo norteamericano, algo muy novedoso para la época. En 1977 llegaría también el GT100, con motor 1.8 y 120 HP.

## VW 1500

» **Año**
1982-1990

» **Motor**
Cuatro cilindros en línea

» **Cilindrada**
1.498 cc

» **Potencia**
61 HP (5.000 r.p.m.)

» **Transmisión**
Manual de cuatro marchas

» **Velocidad máxima**
162 km/h

A partir de 1980, Volkswagen compró Chrysler y modernizó el 1500. Si bien tenía las mismas proporciones y el estilo del modelo que había sido exitoso en los '70, este nuevo 1500 dio un paso adelante en cuanto a tecnología. Por ejemplo, incorporó la caja de cinco marchas en la versión 1.8. Pero nunca pudo revalidar las condiciones del clásico "Milqui", tan querido por el público argentino.



**AUTO UNION TYPE C**

# LA PRIMERA FLECHA DE PLATA

**El apodo que identificó a los Mercedes-Benz de los años cincuenta había sido utilizado anteriormente en este coche de carrera que, como el logo en la trompa lo indica, puede considerarse como el primer Audi de competición.**

En el primer fascículo de esta colección (página 21) adelantamos algo al contar la historia de Auto Union. Pero la importancia del coche le valía protagonizar esta sección, como el de los inicios de Audi en el mundo de las carreras. Tan simple como gráfico, el logo que actualmente utiliza Audi tiene una historia de unión y de fusión, de fuerzas conjuntas y de reconstrucción. Y también tiene parte de responsabilidad en el disparador de la vida deportiva de esa marca. Se iniciaba la década de 1930, cuando la situación económica y social en buena parte de Europa era compleja, caótica y poco alentadora. Tiempos difíciles aunque, como se suele decir, nada mejor que una crisis para aprender y crecer. En 1932 nació Auto Union, como resultado de la conjunción de cuatro empresas: Wanderer, DKW, Horch y Audi. De allí, los cuatro anillos, uno para cada compañía. En 1969, Auto Union se convirtió en Audi NSU por la unión con esa firma y finalmente se convirtió en Audi en 1985. Luego, pasaría a ser parte del enorme conglomerado Volkswagen.

En ese inicio, además de los autos de calle, se priorizó la proyección de un deportivo de competición. Otro alemán, como Mercedes-Benz, daba campanazo tras campanazo en las pistas de automovilismo. Wanderer contrató como consultor a Ferdinand Porsche, mientras que los otros especialistas consultados fueron Karl Rabe, como encargado del chasis, y Josef Kales, dedicado al diseño del motor. Entre 1934 y 1939, los deportivos de Auto Union participaron en un total de 61 carreras de circuitos, 30 de las cuales fueron pruebas de Gran Premio de las que ganaron 24. En esa década inolvidable, la flota de Auto Union estuvo integrada por el Type A, en 1934 y con 295 CV; luego el Type B, en 1935 y con 375 CV; para seguir con el magnífico



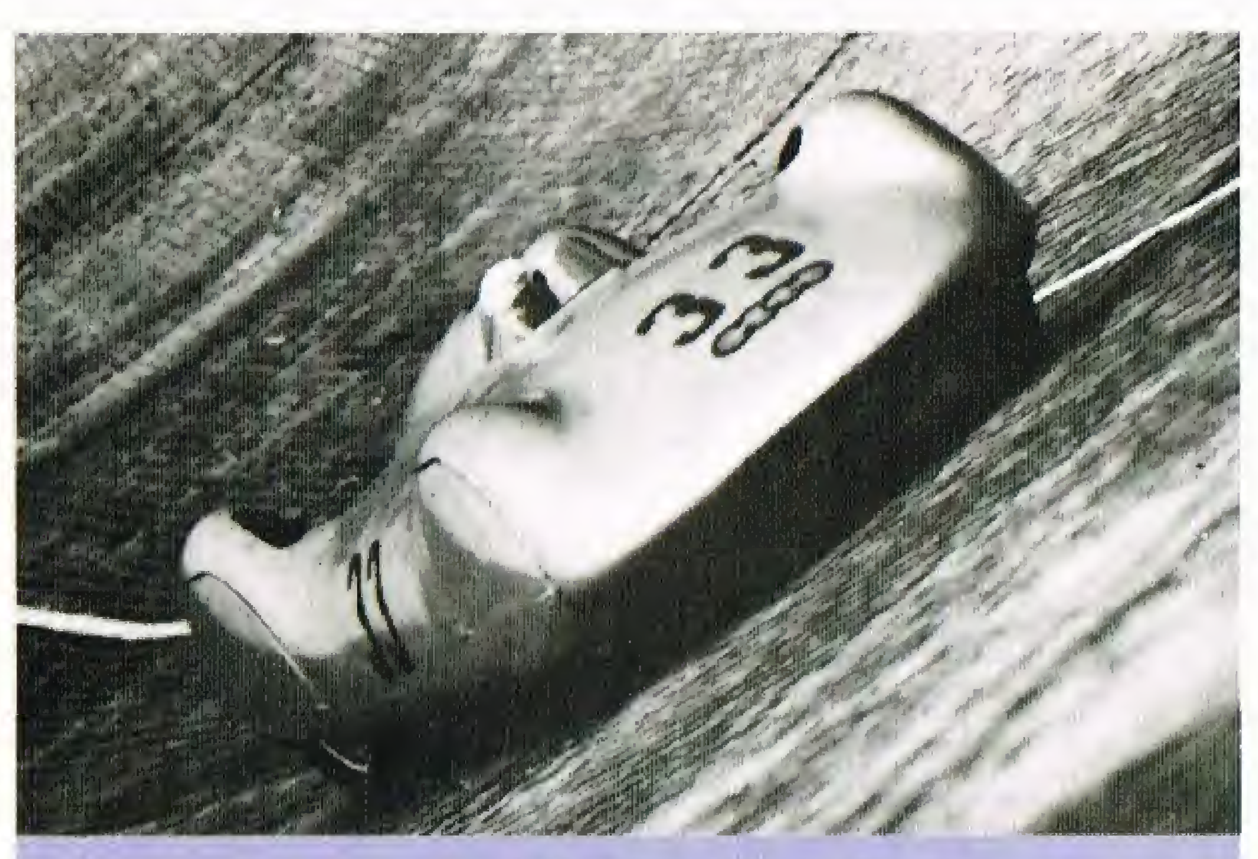

*El Auto Union participando de un evento de autos antiguos. Se lo ve en impecable estado y rodando por el otrora circuito semipermanente de Donauring, en Ingolstadt.*

**AUTO UNIÓN TYPE C**

| | |
|---|---|
| **» Motor** V16 | **» Potencia** 520 CV |
| **» Cilindrada** 6.005 cc | **» Velocidad máx.** 340 km/h |

Type C, entre 1936 y 1937, con los impactantes 520 CV; y cerrar aquel tiempo con el Type D en 1939, el de las últimas victorias gracias al manejo de Hans Stuck y Tazio Nuvolari.

La base de estos autos tuvo un concepto claro y solventado en la capacidad de Porsche. El motor ubicado delante del eje trasero, la caja de cambios por detrás y el tanque de combustible entre el motor y el piloto, para un equilibrio casi exacto en el reparto de pesos. El tren delantero presentaba suspensión independiente con barra de torsión y el trasero brazos pivotantes. El Type A utilizó un V16 de 4.360 cc y 295 CV. Con barra de torsión en la suspensión trasera, 4.950 cc y más potencia, el Type B ganó dos carreras, ya con los primeros brillos en un novato Berndt Rosemeyer. De todos modos, el Auto Unión Type C fue ícono del automovilismo en la temporada 1936-1937, que tuvo en Rosemeyer su mejor intérprete al volante.



» *El italiano Luigi Fagioli con el Type C carenado en la curva peraltada de Avus, 1937.*



» *Hans Stuck ganó la trepada de Schauinsland en 1937 con este auto de 16 cilindros.*



» *Largada del GP de Donington Park 1937, que terminó ganando Bernd Rosemeyer.*




» *Tazio Nuvolari llevó al Auto Union Type D (12 cilindros) a la victoria en Donington '38.*

En el primer año del Type C, Auto Union logró seis victorias, cinco a manos del piloto titular del equipo y una para el italiano Achille Varzi. En 1937 Rosemeyer consiguió cuatro triunfos más, incluyendo la Copa Vanderbilt en Estados Unidos y la última competencia de la Fórmula de 750 kilos, en el Gran Premio de Donington.

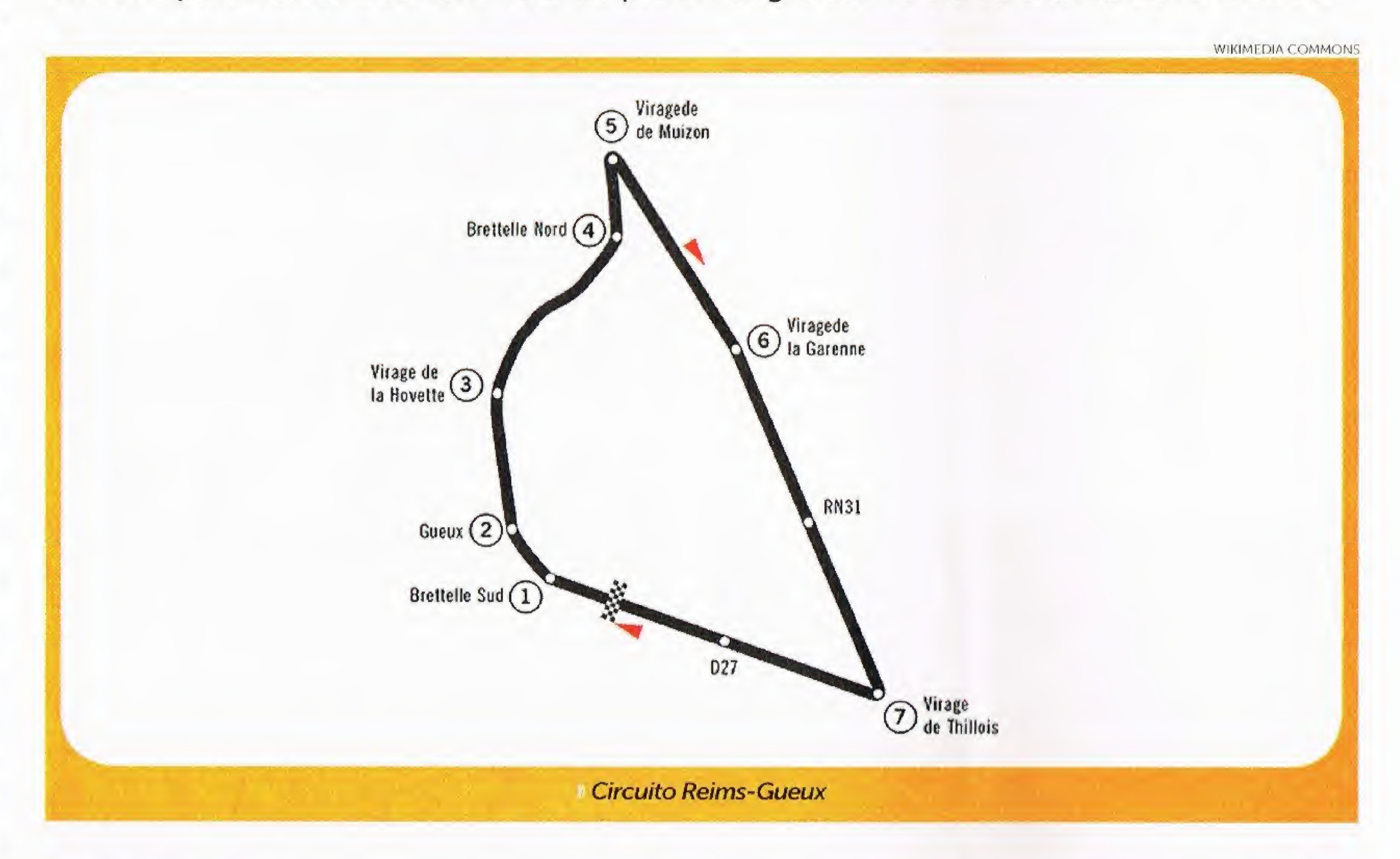
Conocido históricamente como la "Flecha de Plata" (ese apodo fue más reconocido en los Mercedes-Benz posteriores, pero originalmente así se llamó este coche), el Type C era un infierno en las pistas. Tenía un motor de 16 cilindros y 520 CV de potencia, que le permitía llegar a una velocidad máxima de 340 km/h. Desarrollado por Ferdinand Porsche, este automóvil está considerado el "abuelo" de los monoplazas de Fórmula 1 de esta época. Su elemento característico es el motor V16 de seis litros, montado detrás del conductor y por delante del eje trasero. Del otro lado, en las mismas pistas, compartió cartel y compitió en los puntos principalmente con Mercedes-Benz, con Alfa Romeo 12C, con Maserati V8 y con Bugatti. Un golpe en el ánimo de la estructura impactó en el funcionamiento deportivo. Intentando batir un récord, Berndt Rosemeyer perdió la vida en 1938 y el equipo decidió no participar durante buena parte del año. Tazio Nuvolari tomó la posta para cerrar la temporada con dos triunfos en competencias GP a bordo del Type C.

## REIMS

# LA ÚLTIMA FUNCIÓN DEL CHUECO

En la región de Champagne, este semipermanente trazado entre rutas tuvo sus grandes tardes de Fórmula 1. Veloz, inseguro, espectacular, Reims dejó de usarse en 1972 para volver a ser una ruta de paso. Fangio corrió allí su última carrera de F1.

WIKIMEDIA COMMONS




» Circuito Reims-Gueux

En las largas rectas de Reims comencé a pensar. Llevaba 10 años corriendo en Europa, había ganado 5 campeonatos, mis padres estaban muy viejos ya y su médico me había dicho que a lo mejor por una cuestión de orgullo, algún día al volver no los encontraría. Yo creo en el destino y este año pasaron cosas que me parecieron una advertencia. La salida de pista en los 1000 Kilómetros de Buenos Aires... el secuestro en Cuba... lo de Indianápolis... lo de junio en Monza y ahora esto. Me parecía que estaba forzando el destino. Era el Campeón del Mundo y sentía la obligación de hacer las vueltas más rápidas. Tenía 47 años y pensé si tenía sentido lo que estaba haciendo. Y tomé la decisión... mientras corría.... Terminé cuarto y anuncié mi retiro. Tuve que irme a una playa de estacionamiento para evitar a la gente y a los periodistas. Las presiones cuando uno corre son muy grandes y los intereses también. Pero ya lo había decidido y nunca más volví a correr una carrera...". Textual, cada trazo de esta declaración iba marcando el destino de gloria de Juan Manuel Fangio. Fue el 6 de julio de 1958, en su primera declaración a la prensa tras el cuarto puesto en el circuito francés de Reims, con su Maserati 250F, y con la decisión tomada. Un final y, también, el inicio de un recorrido triunfal que el Quíntuple disfrutó hasta sus últimos días de vida. Semejante historia tuvo su última función en ese semipermanente que hoy tampoco existe, pero que es y será inolvidable, como el Chueco.

Los campos de trigo aún se agitan como olas en la región del Champagne-Ardenne, pero del circuito de Reims sólo quedan las ruinas. Tribunas y boxes, algunas marcas en el asfalto viejo, como una locación de época puesta adrede para rodar una película de otros tiempos. Reims es una ciudad con una población que roza los 200.000 habitantes y está enclavada a 130 km al este de París. Con su característico diseño en forma de triángulo, el circuito sólo tuvo dos diagramas en su trazado: uno que se utilizó desde 1926 a 1951, con 7.816 metros de extensión y en el que se entraba a Gueux (un pueblo vecino que le puso nombre a la denominación oficial del circuito); y el otro, definitiva y más conocida porque albergó a la Fórmula 1, con 8.347 metros de pista. Creado con la fusión de un par de carreteras, se caracterizaba por sus largas rectas y curvas amplias, con algunos inevitables puntos de frenado extremo. Pero allí la velocidad



» *Juan Manuel Fangio larga en punta el GP de Francia de 1950. Ganaría con el Alfa Romeo 158.*




» *En Reims 1958 Fangio se retiró de la Fórmula 1. Terminó cuarto con esta Maserati 250 F.*



» *Karl Kling (20) y Fangio (18) pican adelante en Reims, ambos con Mercedes-Benz (1954).*



» *Larga fila de autos en 1956: Peter Collins, Eugenio Castellotti, Fangio, Moss y Harry Schell.*




» *Fangio acelerando a fondo el Mercedes-Benz W196 con el que ganó en Reims en 1954.*



» *Así estaban las ruinas del circuito en los años '90. Luego esos boxes serían restaurados.*

era el deleite, lo que convertía a Reims en un circuito atrapante pero peligroso a la vez, especialmente por las banquinas que bordeaban la ruta.

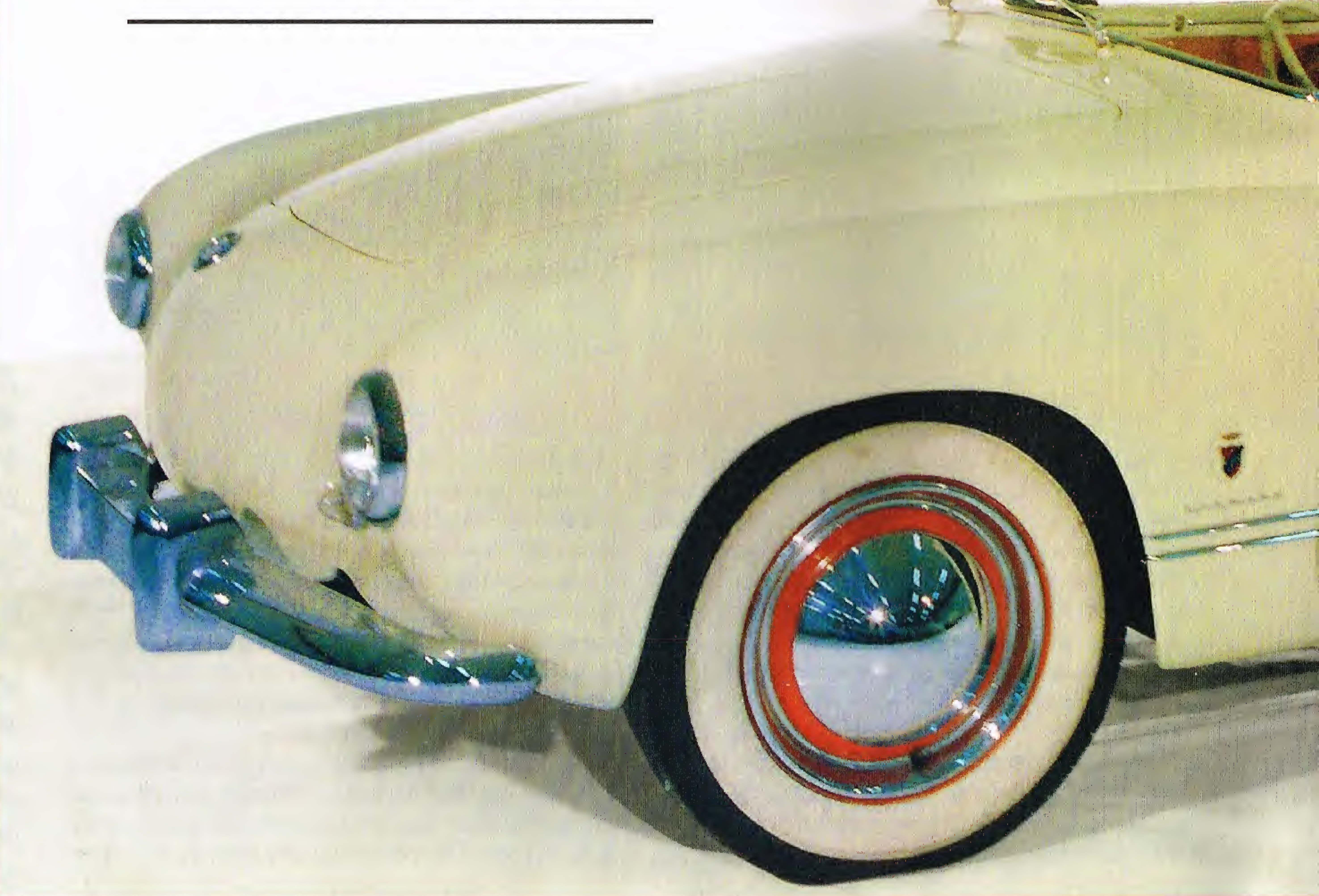
El Grand Prix de la Marne (por el departamento territorial en el que está el circuito), hasta que en 1932 se disputó allí el Gran Premio de la ACF (o de Francia), que vio a Tazio Nuvolari obtener el triunfo al volante de su Alfa Romeo Tipo B/P3. Se volvió a disputar el GP de la ACF en 1938 y 1939, pero por entonces el dominio era alemán. El paréntesis obligado por la Segunda Guerra Mundial hizo que Reims volviera a tener competencias en 1948, con el nuevo Grand Prix de Francia y el triunfo del francés Jean Pierre Wimille a bordo del Alfa 158. Después llegaría la F1 en formato ya oficial y el gran Juan Manuel Fangio para marcar allí un nuevo triunfo, el 2 de julio de 1950 con Alfa Romeo 158. Un dato: hizo la pole con un promedio de velocidad de 187 km/h. Otra vez laureles para el argentino en 1951, con Alfa 159, aunque debió terminar al volante del auto de su compañero Fagioli. No pudo repetir en 1953 pero sería triunfal al año siguiente, ni más ni menos que con el regreso de Mercedes-Benz. Victoria para Fangio, con el W196 número 18. Hasta el gran cierre en 1958.

La F1 dejó de correr allí en 1966, con la victoria de Brabham. Y nunca volvió a pisar el rápido trazado de Reims. La actividad se desplomó y quedó reservada para categorías locales, hasta que el 11 de junio de 1972 se cerró definitivamente para la competición.

# LAS SIETE MARAVILLAS **DE VOLKSWAGEN**

## KARMANN GHIA

Un modelo diferente a los típicos producidos por la marca, disponible como cupé 2+2 o cabriolet. Fue desarrollado sobre el Volkswagen Escarabajo y justamente lo que se buscó fue complementar la oferta: un deportivo en el que resaltara la belleza y la estética, por sobre la utilidad y la confiabilidad histórica del Beetle. Fue producido en Alemania y también en Brasil.



A lo largo de esta colección hemos repasado grandes vehículos que fueron, no solo maravillas en la historia de la marca, sino maravillas de la industria automotriz. Y Volkswagen tiene para aportar a ese imaginario selecto grupo. Cómo dejar afuera al Escarabajo, nacido para motorizar a las clases medias y convertido en un ícono cultural que resistió el paso del tiempo. O los tan conocidos Gol, Golf y Passat (este último, quizás no popular, pero sí de gran vigencia en su segmento). Entre estos gigantes de ventas, destacamos también al Karmann Ghia, una bellísima cupé digna de los mejores diseños italianos. Al fantástico Scirocco, antecesor del actual deportivo. Y también al Touareg, primer 4x4 de la marca que puso el mundo sobre ruedas.

**» Años**
1955-1975

**» Motor**
Cuatro cilindros en línea

**» Cilindrada**
1.493 cc

**» Potencia**
50 HP (4.200 r.p.m.)

**» Transmisión**
Manual de cuatro marchas

**» Velocidad máxima**
130 km/h



# ESCARABAJO

El auto insignia de Volkswagen fue concebido con la intención de convertirse en un auto popular, confiable y de mecánica sencilla. El Escarabajo es el primero de los Volkswagen (eso es lo que la marca quiere decir: "Auto del pueblo"), tradición que después seguiría el Golf en todo el mundo y el Gol en mercados emergentes. Un ícono cultural, que ya no se fabrica como tal pero en parte sigue vivo en el actual The Beetle.

» **Años**
1945-2003

» **Motor**
Cuatro cilindros opuestos

» **Cilindrada**
1.192 cc

» **Potencia**
30 HP (3.400 r.p.m.)

» **Transmisión**
Manual de cuatro marchas

» **Velocidad máxima**
110 km/h



# GOLF

Ya cumplió 40 años sin cambiar demasiado su figura, a pesar de que la industria evolucionó mucho en cuanto a diseño. Pero el Golf sigue adelante, en el top 3 de los autos más vendidos de la historia. Un mix ideal entre vehículo mediano familiar y detalles y aspecto deportivo. Inigualable.



**» Años**
1974-Actualidad

**» Motor**
Cuatro cilindros en línea

**» Cilindrada**
1.998 cc

**» Potencia**
115 HP (5.400 r.p.m.)

**» Transmisión**
Manual de cinco marchas

**» Velocidad máxima**
198 km/h

# SCIROCCO

Antes del fabuloso deportivo que Volkswagen presentó en 2008 existió este Scirocco, de los años '70, con diseño del carrocero Karmann. Fue creado justamente para reemplazar al Karmann Ghia, a partir del chasis del Golf de entonces. La primera generación tenía faros redondeados y después cambiaron por este diseño, de ópticas cuadradas.

» **Años**
1974-1992, 2008-Actualidad

» **Motor**
Cuatro cilindros en línea

» **Cilindrada**
1.588 cc

» **Potencia**
85 HP (5.600 r.p.m.)

» **Transmisión**
Manual de cuatro marchas

» **Velocidad máxima**
172 km/h






# TOUAREG

Volkswagen tenía modelos con tracción integral, pero el Touareg representa la entrada de la marca al segmento de los SUV, vehículos con capacidades off-road pero cada vez más utilizados en la ciudad y como vehiculos familiares. Comparte plataforma con el Porsche Cayenne y varios componentes mecánicos con el Audi Q7.

**» Años**
2004-Actualidad

**» Motor**
Seis cilindros en "V"

**» Cilindrada**
.995 cc

**» Potencia**
333 HP (6.500 r.p.m.)

**» Transmisión**
Automática de ocho marchas

**» Velocidad máxima**
240 km/h




# PASSAT

A la par del Golf, el Passat mantuvo su vigencia a lo largo de los últimos 40 años, casi repitiendo la fórmula de su hermano menor. Ya está en su octava generación, con pocos cambios de estilo y diseño, pero siempre a la vanguardia en cuanto a innovaciones tecnológicas, con versiones de tracción integral o nuevos formatos de carrocería, como el CC, que pretende ser una "cupé de 4 puertas".

» **Años**
1973-Actualidad

» **Motor**
Cuatro cilindros en línea

» **Cilindrada**
1.984 cc

» **Potencia**
220 HP (4.500 r.p.m.)

» **Transmisión**
Automática de seis marchas

» **Velocidad máxima**
246 km/h

# GOL

Un histórico contemporáneo, que pobló las rutas y los caminos de buena parte del mercado latinoamericano, pero especialmente en Brasil (desde donde empezó a llegar importado en los '90) y en la Argentina. Acá se mantuvo más de diez años como el modelo más vendido y hoy, ya no la entrada de gama de la marca, todavía sigue dando pelea en el segmento que comprende al primer auto de las clases medias.

» **Años**
1980-Actualidad

» **Motor**
Cuatro cilindros en línea

» **Cilindrada**
1.596 cc

» **Potencia**
82 HP (6.000 r.p.m.)

» **Transmisión**
Manual de cinco marchas

» **Velocidad máxima**
163 km/h



US$ 13.750.000

FOTOS: CORTESÍA RM SOTHEBY'S



# McLAREN F1 "ESPECIFICACIONES LM" 1998

**Su dueño original lo pidió con motor de carrera, y la marca británica le puso uno de 680 caballos, algo hecho sólo en dos ejemplares no destinados a la competición. Se convirtió así en una de las versiones más exclusivas de los 64 F1 de calle jamás construidos.**

Hay coches que no son superautos, sino directamente hiperautos. ¿Cómo no calificar así a un automóvil de calle pero con motor de uno de carrera? Es el caso de este chasis 073, el penúltimo F1 de calle jamás construido (64 en total) y apenas uno de dos a los que se les realizó esta personalización. Porque su dueño lo encargó en 1998 pero no fue a retirarlo, sino que pidió que se lo pusiera en manos del departamento de Operaciones Especiales de la británica McLaren que se encarga de realizar las modificaciones pedidas por los clientes para personalizar sus coches. Llamó la atención que no se encargaran meros detalles estéticos, sino que directamente se le cambiara el motor, como si se tratara del coche que ganó las 24 Horas de Le Mans en 1995. A este F1 se le colocó el impulsor de especificaciones LM más potente y derivado de los ejemplares GTR de carrera. El F1 es un modelo con una gran aerodinámica, pero en este caso se colocaron deflectores y alerones extra, y también se modificaron otros ya existentes. Por dentro, incorpora cuero magnolia y alcántara en los tapizados y también un navegador satelital Philips, algo hoy habitual pero todavía inusual a fines de los noventa. También le pusieron un sistema de intercomunicadores, para que los ocupantes de este biplaza puedan conversar aún con el motor girando a más de siete mil vueltas. Es un detalle propio de un helicóptero, lo que demuestra que este F1 es realmente una nave.

Fue subastado en agosto de 2015 y entregado por US$13.750.000 -impuestos y comisiones incluidos- durante uno de los eventos satélite del Concurso de Elegancia de Peeble Beach, organizado por la casa RM Sotheby's en Monterey (California), Estados Unidos.

**» Año**
1998

**» Motor**
12 cilindros en "V"

**» Cilindrada**
6.064 cc

**» Potencia**
680 HP (7.800 r.p.m.)

**» Transmisión**
Manual de seis marchas

**» Tracción**
Trasera

**» Ejemplares construidos**
2 (con especificaciones LM)







**RENAULT R.S. 01**

# EL FRANCÉS MÁS SALVAJE

**Es un auto de carrera de motor y tracción trasera. Tiene un V6 de 3.8 litros que desarrolla 500 caballos de potencia que le permite alcanzar los 300 km/h.**

Hizo su debut en el Salón de Moscú 2014, pero recién este año logró conquistar los ojos de quienes estamos por estas latitudes, cuando brilló en el Salón del Automóvil de Buenos Aires. Siempre un auto de carrera llama más la atención que uno de calle, pero el Renault Sport R.S. 01 bien podría ser un prototipo de una marca de alta gama.

Desarrollado por Renault Sport Technologies, muestra una figura similar a la del DeZir, un concept car presentado en el Salón de París de 2010 (también es parecido al Alpine A110-50 posterior). Pero aquél tenía propulsión eléctrica, y éste monta un motor naftero con dos turbos capaz de entregar una potencia máxima de 500 caballos de fuerza. Es un V6 de 3.8 litros de cilindrada desarrollado por Nismo, la división deportiva de Nissan, marca japonesa que conforma un grupo en alianza mundial con la casa francesa.

Para lograr un centro de gravedad bajo, el motor tiene ubicación central-trasera (dispuesto longitudinalmente); además, para confirmar sus genes de verdadero pura sangre, su tracción es trasera.

Por su parte, la conexión entre las ruedas posteriores y el motor está hecha por una transmisión secuencial de siete marchas con un embrague ZF. Sus frenos son de discos de carbono con cálipers de seis pistones y los neumáticos son Michelin. Con un coeficiente aerodinámico similar al de un monoposto de Fórmula, el R.S. 01 roza los 300 km/h de velocidad máxima.

Su chasis es de fibra de carbono y desarrollado por Dallara, de gran experiencia por décadas en el menester de hacer coches de carrera. Posee la homologación de seguridad de categoría LMP1 de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), virtud necesaria para intervenir en competencias a nivel mundial.

MOTOR
**V6, BITURBO, 3.8 LITROS**

VELOCIDAD MÁXIMA
**300 KM/H (LIMITADA)**

TRACCIÓN
**TRASERA**

POTENCIA
**500 CV**

TRANSMISIÓN
**AUTOMÁTICA DE 7 MARCHAS**




R.S.01




RENAULT SPORT
RENAULT SPORT


RENAULT SPORT

## RENAULT ALASKAN

# PICK-UP CON FUTURO ARGENTINO

**A principios de septiembre de 2015 la casa francesa mostró este Concept Car cuya versión de producción será fabricada en Santa Isabel, Córdoba, a fines de 2017 o principios de 2018.**

Renault mostró en París, Francia, el concept car de la pick-up mediana que estará fabricando en su planta cordobesa de Santa Isabel. Se trata de la denominada Alaskan, que en Europa será presentada en versión definitiva el año que viene pero que para nuestra región habrá que esperar un poco más.

Renault informó que el diseño de la versión de producción de esta pick-up será similar al espíritu de la Alaskan, con las mismas dimensiones, y que se ofrecerá una "amplia gama de carrocerías". Nada fue confirmado, pero de ahí puede esperarse también una opción de cabina simple, sobre todo en nuestro país, donde las pick-ups de una tonelada son herramientas indispensables del trabajo rural.

Este prototipo está motorizado por un biturbodiésel ya usado en la gama Master. Tiene dos turbos, uno más pequeño que trabaja en baja, para asegurar una aceleración suave, y otro más grande que entra en funcionamiento en revoluciones más altas.

Lo usual también en este tipo de vehículos es que vengan con opciones de tracción 4x2 y 4x4, y desde hace un tiempo también se ofrecen con caja automática. La alianza Renault-Nissan tiene una muy buena tercera opción, la transmisión continuamente variable CVT, aunque nada se adelantó de si podría llegar a formar parte de la gama.

En la Argentina competirá con otros exponentes de la industria local, como la Toyota Hilux (líder de la última década), Ford Ranger, y Volkswagen Amarok, y otras como la Chevrolet S-10 o la Nissan Frontier, prima hermana de la próxima pick-up de Renault en cuestión. Esta última se fabricará también en Santa Isabel (se espera que desde 2017/2018) junto a un vehículo similar de marca Mercedes-Benz, gracias a un acuerdo entre Renault-Nissan y Daimler.

La Alaskan ostenta una trompa donde se destaca una parrilla cromada de buenas dimensiones que rematan en unas ópticas más bien finas, con forma de "C" y de tecnología LED. El logo del rombo domina toda la parte superior, como sobreponiéndose sobre el capó, con cuatro nervaduras esculpidas que aumentan la sensación de fortaleza. Tiene llantas de 21" y ópticas traseras de doble cuerpo.



**RENAULT EOLAB**

# RECORRE 100 KM CON SOLO 1 LITRO





Este prototipo híbrido tiene un motor de 999 cc y 75 CV y otro eléctrico de 68 CV, cuya batería puede recargarse en un tomacorriente eléctrico convencional. La capacidad de la batería es de 6,7 kWh, capacidad suficiente para alcanzar una autonomía de 60 kilómetros en modo puramente eléctrico. Según informó la automotriz, el Eolab es capaz de recorrer 100 kilómetros con tan sólo un litro de combustible. La velocidad máxima en modo eléctrico es de 120 km/h.

Para alcanzar este consumo, la marca utilizó materiales livianos como el aluminio y el magnesio, para reducir el peso (pesa sólo 955 kg) y en mejorar el rendimiento aerodinámico, con elementos móviles (alerones y llantas) que actúan en función de la velocidad. Al igual que el Hyundai Veloster, por ejemplo, posee una disposición asimétrica de las puertas. Tiene una en el lateral izquierdo y dos en el derecho, además de un portón trasero. No tiene espejos exteriores ni en el interior. En su lugar, posee varias cámaras que proyectan sus imágenes en tres pantallas del habitáculo.

# PASIÓN SIN LÍMITES

CLUB LOCOS POR EL 1500




**Un grupo de amigos lo fundó en 2003 y hoy cuenta con más de 550 socios. Aman al 1500, sea éste Dodge o Volkswagen, y organizan todo tipo de eventos, incluyendo los benéficos.**

Su nombre lo dice todo. Lo más importante es el "Milqui". Con esa premisa, y sin importar el estado del auto, en octubre de 2003 Kurt Lain junto con un grupo de entusiastas y amigos decidieron fundar el Locos por el 1500, un club destinado a compartir gratos momentos, viajes y participar en diferentes eventos con sus autos (Dodge y Volkswagen) y así poder disfrutarlos de la mejor manera.

Con el transcurso del tiempo, Locos por el 1500 fue ganando importancia entre todos los clubes por su constante participación en eventos, salidas, exposiciones y viajes a lo largo y a lo ancho de nuestro del país. Es así que actualmente cuenta con más de 550 socios. Dentro sus actividades se destacan los encuentros –se realizan el segundo domingo de cada mes en Av. Roca y Escalada (Capital)–, y un evento solidario anual –participan otras asociaciones y clubes de motos– en el que todo lo recaudado es donado a un hogar apadrinado por el Club. Locos por el 1500 también suele asistir a exposiciones benéficas, multimarca, y de tuning. Todos los interesados en conocer más acerca del 1500 o del club pueden ingresar a su sitio web (www.locosporel1500.com.ar) o a la página oficial en Facebook www.facebook.com/clublocosporel1500.



*» El segundo domingo de cada mes se realiza el tradicional encuentro en Av. Roca y Escalada (Parque Roca).*



*» No importa el estado de conservación del 1500, todos los Dodge y Volkswagen son bienvenidos en el club.*



*» Creado en 2003, Locos por el 1500 tiene una activa participación en el circuitos de clubes. Actualmente tiene más de 550 socios.*

CLUB DEL 1500




# CON EL DODGE A TODAS PARTES

**Creado en 2001, este grupo difunde información técnica, además de participar en exposiciones multimarca, caravanas solidarias y todo evento sin fines de lucro y de carácter benéfico. Van con sus autos recorriendo el país.**

En el año 2001, Cristian Suk, un usuario y fanático del "Milqui", tuvo una gran idea: crear un grupo con personas que compartieran la misma pasión por el Dodge y Volkswagen 1500. Dos años más tarde, ya con la llegada masiva de Internet, el club pasó a cumplir funciones únicamente por la web, a través del foro. Cada vez con más adeptos, el foro comenzó a utilizarse como una fuente de consulta en temas técnicos; al punto de llegar a las casi 200 mil visitas mensuales.

En 2005 un grupo de usuarios se organizó para volver a darle vida al club. A partir de entonces, el segundo sábado de cada mes se convirtió en una cita obligada en la avenida General Paz y Constituyentes. En cuanto a sus actividades, el Club del 1500 sumó a las referencias técnicas y consultas vía web su presencia en muestras y eventos solidarios. Pero además, en el lugar donde se encuentren sus miembros son los encargados de difundir la rica historia del "Milqui", sus logros deportivos nacionales e internacionales, entre otras cosas.

En 2015, a 10 años de su refundación, el club organiza sus encuentros y viajes haciendo la convocatoria en su sitio oficial: www.clubdel1500.com.ar.




*A partir de 2005, varios de los miembros del foro volvieron a darle vida social al club.*



*A partir de este año, los encuentros y viajes se organizan a través de su sitio web oficial.*



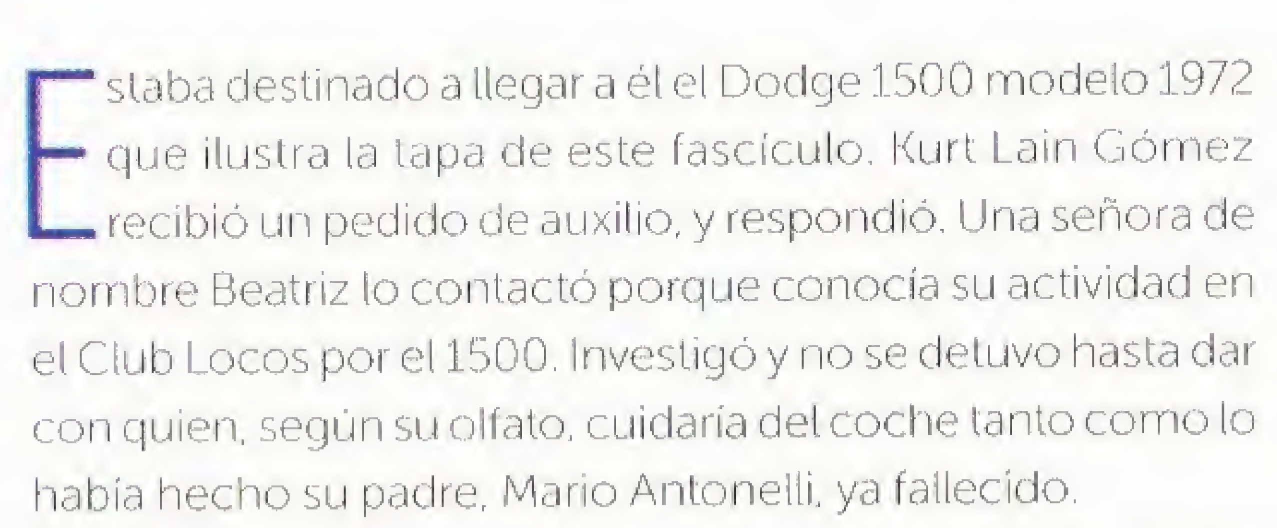
*El Club del 1500 fue creado en 2001 y participa en todo tipo de eventos solidarios y a beneficio.*



*El foro de la página web es una fuente de consulta sobre temas técnicos y mecánicos.*

# EL "MILQUI" DE EBER LUDUEÑA

**Kurt Lain Gómez, su custodio actual, no tuvo que comprarlo, solamente arreglarle un choque grande. Fue la condición de la señora que se lo regaló para que lo quisiera como lo había hecho su padre. Así apareció en una miniserie protagonizada por Luis Rubio.**

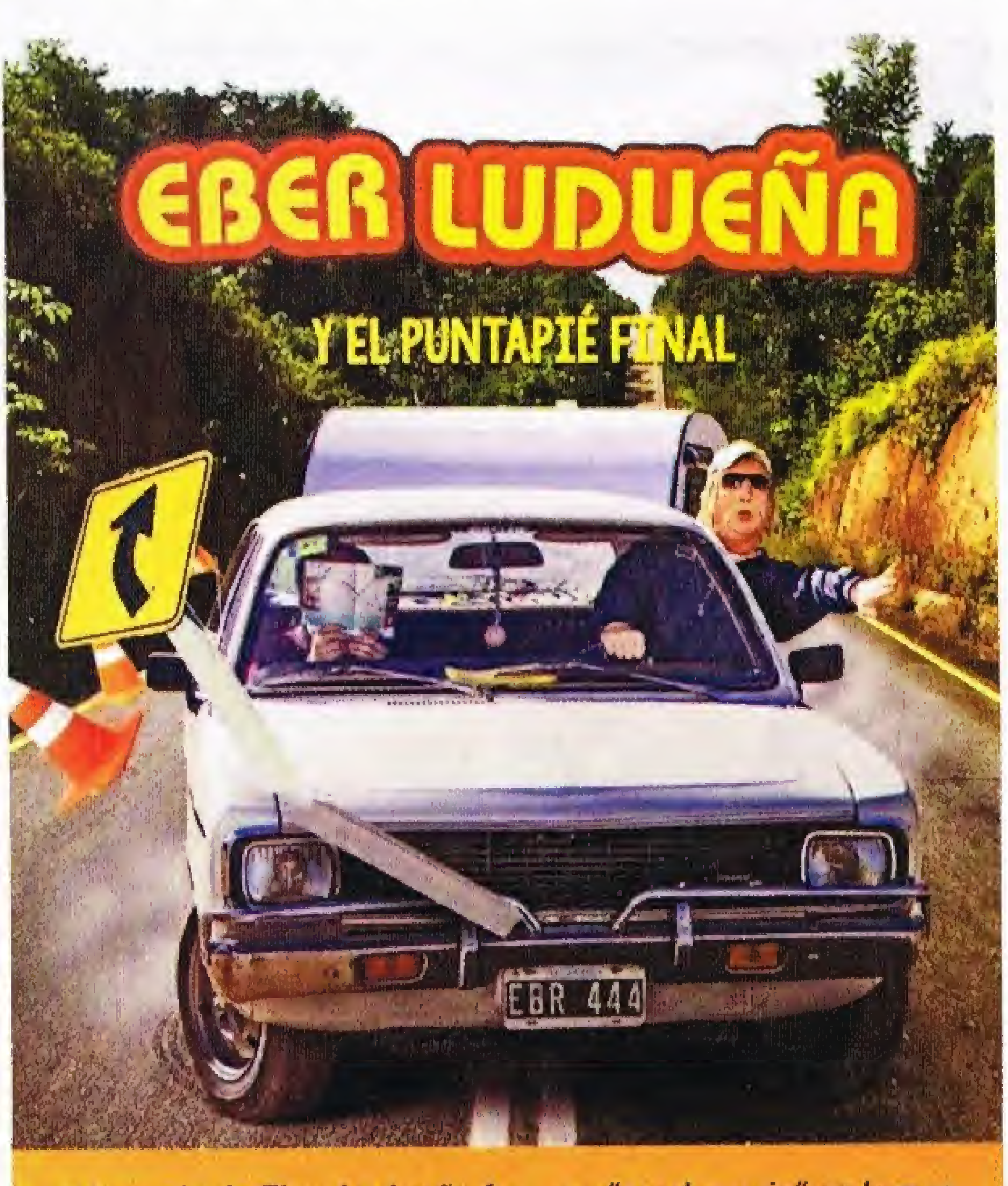


Estaba destinado a llegar a él el Dodge 1500 modelo 1972 que ilustra la tapa de este fascículo. Kurt Lain Gómez recibió un pedido de auxilio, y respondió. Una señora de nombre Beatriz lo contactó porque conocía su actividad en el Club Locos por el 1500. Investigó y no se detuvo hasta dar con quien, según su olfato, cuidaría del coche tanto como lo había hecho su padre, Mario Antonelli, ya fallecido.

"Me llegó un mail donde me explicaba que quería que su auto tuviera una familia", recuerda Kurt, que de ninguna forma podía comprarlo porque ya tenía cuatro. Al hablar por teléfono, eso fue casi lo primero que le dijo. La respuesta fue contundente: "Pero no me entendés, yo te lo quiero dar". El auto estaba chocado y con las ruedas traseras trabadas. El sueño de la señora era usarlo como lo había hecho su padre, pero el arreglo le habría costado vender un Gol, algo que sus hijos impidieron. Gómez fue la llave que encontró para que el auto pudiera continuar marchando.

"El accidente –cuenta el actual tutor– fue en 2010, cuando la señora Beatriz venía con su madre desde Córdoba para Buenos Aires. A la altura de Pilar un camión los choca desde atrás. Las puertas quedaron trabadas y un policía debió abrirlas con una barreta. Lo subieron a una grúa y lo guardaron en un garaje. Después, como se tenía que mudar a Santa Fe, y ante la imposibilidad de arreglarlo, decidió regalarlo."

Mucha gente quiso comprárselo, pero ella sabía que debía tenerlo alguien con sentimientos por el modelo. Y no se equivocó. Continúa Gómez: "Organizamos todo y el 14 de mayo de 2011 fui a buscarlo a Pilar con el tráiler. Le di unos mimos, el auto arrancó y la señora se puso a llorar, no lo podía creer". La señora Beatriz le pidió solamente dos cosas. Una, que que le mandara fotos de todo lo que hiciese. Las primeras que le envió fueron de cuando salió con la cola arreglada. Las siguientes, de cuando el coche fue usado para filmar una miniserie para Internet donde lo manejaba el actor Luis Rubio en su personaje de Eber Ludueña. Fue para antes del Mundial de Brasil y se tituló Puntapié final. La otra cosa que le pidió la señora fue que se lo llevara algún día, porque quería manejarlo. Gómez estaba por cumplirlo al cierre de esta entrega.




» *La serie de Eber Ludueña fue una "road movie" en la que viajaba a Brasil con el 1500.*



» *Kurt Lain Gómez con la Sra. Beatriz, quien le regaló el auto que había sido de su padre.*

# DOS DUEÑOS, LA MISMA PASIÓN



**Los une este Dodge 1500 fabricado en 1979. Jorge Romualdo tenía que venderlo y se lo ofreció a su amigo Daniel Caruso, quien aceptó gustoso, aunque antes tuvo que prometerle algo. Dos fanáticos con gran experiencia con este emblemático modelo.**

Hay historias realmente increíbles para quienes están lejos del mundo de los fierros. Es admirable ver cómo coches con décadas de historia pero lejos de ser modelos exclusivos, terminan igualmente siendo piezas mecánicas preciadas. Sólo para entendidos, diría un aviso que, en este caso, jamás existió. Es que el Dodge 1500 de las páginas 480, 481 y 482 pasó de un fanático a otro cuando Jorge Romualdo ya no lo podía tener. Terminó vendiéndoselo a Daniel Caruso, quien, tras ponerse de acuerdo con el precio, debió hacerle una promesa a su amigo. Romualdo lo había comprado en 2005 a un compañero de trabajo cuya familia lo tenía desde cero kilómetro. "Fue el tercer 1500 que tuve y lo usaba los fines de semana, porque trabajo en el centro y viajaba en transporte público", cuenta. Le hizo muchos kilómetros en ruta, porque fue tres veces a Córdoba y una a Bahía Blanca.

El traspaso fue en 2013 y así lo recuerda Caruso: "Fui a verlo porque quería comprarle unas butacas para otro auto. En un momento me llama a un costado y me cuenta que tenía que vender la 'Barracuda', que es como lo llamaba al auto, porque necesitaba otras comodidades para la familia. La miré a mi mujer y no hicieron falta muchas palabras, porque me apoyó enseguida". Lo primero que hicieron fue salir de viaje. Y a un viaje largo. Se fueron nada menos que a La Quiaca, Jujuy. "Fuimos, volvimos y no tuvimos ningún problema", relata con un orgullo compartido por su hoy gran amigo, que lo escucha atentamente.

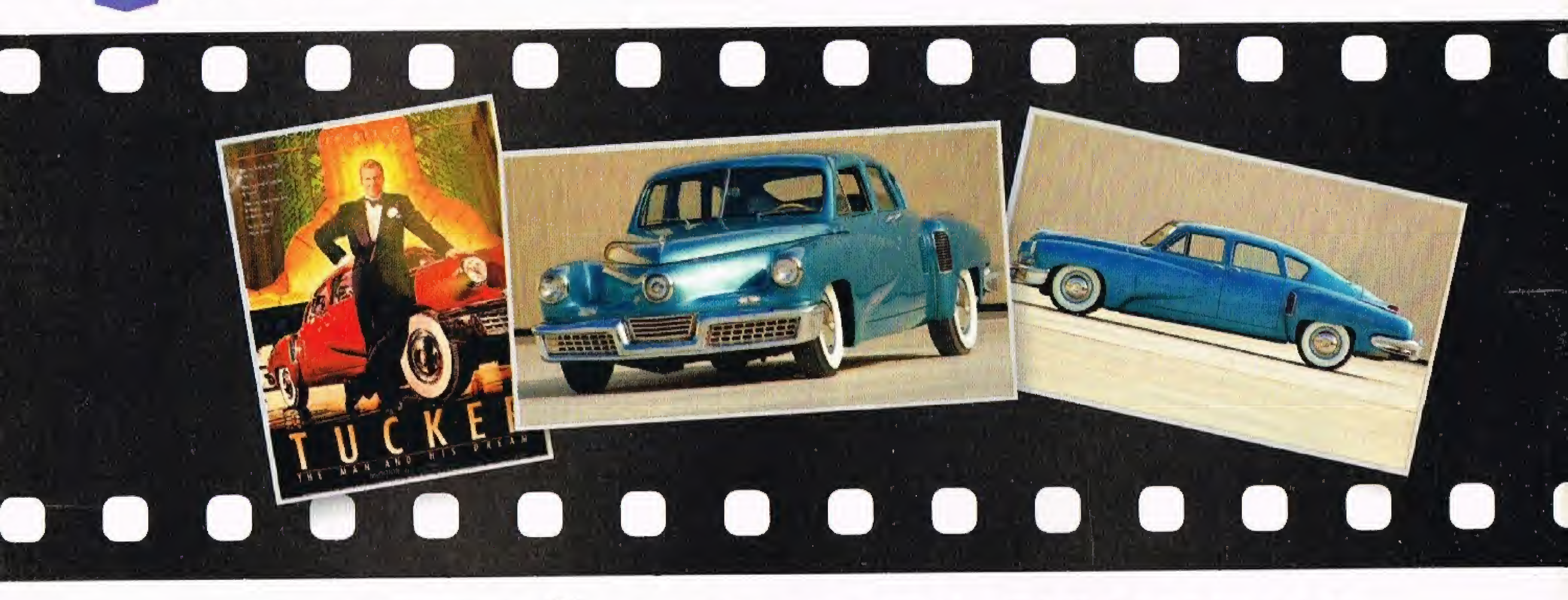
La promesa que Romualdo le hizo hacer a Caruso cuando uno le vendió el coche al otro fue que, si algún día quisiera venderlo, debía ofrecérselo nuevamente a él antes que a un tercero. ¿Llegará alguna vez ese momento? Parece que sí. "Cuando termine la restauración del Dodge 1500 '85 que era de mi padre, que estoy haciendo ahora, se lo devuelvo". Estará así cumpliendo con lo que bautizaron como su "cláusula de amistad".



*» El "Milqui" recorrió rutas y caminos de diferentes partes del país, como se ve en la foto.*

*» Daniel Caruso recibe las llaves del 1500 de manos de Jorge Romualdo, el vendedor.*

**AGRADECIMIENTOS:** Club Locos por el 1500, Club del 1500, Kurt Lain Gómez, Jorge Romualdo, Daniel Caruso, ArgentoChrysler.com.ar y RM Sotheby's.




# EL EXTRAÑO **TUCKER TORPEDO**

**La historia de este auto y su creador llegó al cine de la mano del famosísimo director Francis Ford Coppola, y protagonizada por Jeff Bridges. Preston Thomas Tucker sólo pudo fabricar 51 unidades, pero le alcanzó para ser inmortalizado en el cine.**

Un emprendedor y entusiasta Preston Thomas Tucker no tuvo mejor idea que plantarse frente a los grandes constructores norteamericanos (Ford, General Motors y Chrysler) y mostrarles que podía fabricar un auto de esas calidades, ya probadas en los mercados más importantes del mundo. El prototipo se dejó ver el 19 de junio de 1947 pero el lanzamiento oficial se dio al año siguiente. El Tucker 48 también era llamado Torpedo y el trío de gigantes se unió para hacerle la vida imposible a ese empresario industrial que, para darle vida a su proyecto, había comprado una planta de motores para aviones de Dodge, en Chicago, donde instaló el taller.

El auto causó sensación en su época, con un diseño particular y llamativo, y motor de 6 cilindros bóxer de 150 CV, luego reemplazado por un Franklin refrigerado por aire que era usado en helicópteros. Este propulsor de 5.5 litros le dio una potencia de 166 CV. Aunque Preston Tucker hizo hasta lo imposible para que el Torpedo llegara al mercado con inversiones multimillonarias, fue perseguido legalmente hasta el hartazgo por las fuertes presiones de las tres grandes. Su lucha en los tribunales lo puso al borde de la quiebra, lo que no le permitía crecer en el desarrollo del Torpedo y le provocaba grandes pérdidas de dinero, y de prestigio, claro. Cuando había alcanzado a fabricar medio centenar de autos, debió discontinuar la producción. Una segunda oportunidad estuvo a punto de ver la luz en el proyecto de fabricar un deportivo en Brasil. Se iba a llamar Carioca. Pero Preston Tucker no tuvo más tiempo y falleció a los 53 años en 1956. Esa extraordinaria historia llegó al cine a partir de la dirección del reconocido Francis Ford Coppola y de la actuación de Jeff Bridges, en el papel de Tucker. Un hombre y su sueño se estrenó en 1988 y una escena mostró a casi todos los Torpedo reales, en un desfile, incluso a los dos que pertenecen al mismo Coppola.

**Clarín**

**Directora** Ernestina Herrera de Noble
**Editor General** Ricardo Kirschbaum
**Editor General de Proyectos Especiales** Norberto Angeletti
**Editor Jefe de Proyectos Especiales** Alejandro Prosdocimi
**Editor de Proyectos Especiales** Fernando Muñoz Pace
**Asesoramiento** Suplemento Deautos de Clarín
**Editor Jefe** Victor Russo. Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri **Jefe de Arte** Jorge Doneiger

**STAFF BYD**
**Realización** ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
**Editor Responsable** Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Dodge 1500 / Luis Alberto Diéguez ; edición a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2015.
34 p. ; 28x21 cm. - (Los autos que enamoraron a los argentinos 2015 ; 14)

ISBN 978-987-07-3145-0
1. Automóviles. 2. Historia Argentina. I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título CDD 629.222 098 2

Fecha de catalogación: 30/06/2015

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS 2015
Editorial: Arte Gráfico Editorial Argentino S.A. Piedras 1743 Buenos Aires
1° edición Bs. As. 08/2015. 18.000 ejemplares
ISBN 978-987-07-3145-0




**CONTRAPOSICIÓN A LOS TÍPICOS AUTOS NORTEAMERICANOS GRANDES, ESTE MEDIANO-CHICO DE CHRYSLER SUPO GANARSE SU LUGAR. CONFIABLE, FUE EL PREFERIDO DE LA CLASE MEDIA DURANTE DOS DÉCADAS. TAMBIÉN LO FABRICÓ VOLKSWAGEN.**